Fiche technique
Le domaine public en droit international

Il faut distinguer le régime d'extrême liberté qui est celui du droit de la mer des régimes soumis à des statuts : la terre, les fleuves et les canaux, l'air et l'espace.

I) Le domaine terrestre

1) Les communications routières :

Ces communications sont régies par la convention internationale sur les transports routiers et les transports automobiles de Genève du 19.9.1949 et la convention de Genève portant réglementation économique des transports routiers internationaux du 17.3.1954.

Ces conventions ont eu les conséquences suivantes :

- Unification des méthodes de signalisation
- Simplification des formalités douanières.
- Unification des règles relatives à la responsabilité civile et aux assurances
- Uniformisation des règles de circulation automobile
- Création de gares routières internationales

2) Les communications ferroviaires :

Les voies ferrées sont régies par la convention de Genève du 9.12.1923 et certaines réglementations techniques (les cinq conventions de Berne, les deux conventions de Paris et les 34 conventions de Rome). Ces conventions assurent la coordination des infrastructures, la limitation des formalités (exemple : un titre de transport unique), la création de gares internationales, l'échange et l'utilisation réciproque du matériel roulant, la souveraineté tarifaire tempérée (au nom du principe de l'égalité tarifaire).

La convention de l'union internationale des chemins de fer du 1.12.1922 complète ce dispositif juridique. L'UIC, dont le secrétariat général est à Paris, est assistée d'un office de recherche et d'essais, d'un centre de documentation, etc. Elle confie les litiges à l'office central des transports internationaux par chemins de fer.

II) Les fleuves et les canaux

1) Les fleuves internationaux :

Il existe un droit naturel des riverains au libre accès aux fleuves énoncé par la convention révolutionnaire en novembre 1792. En fait, l'accès aux fleuves est régi par la convention de Barcelone du 20.4.1921 qui consacre l'internationalisation de certains fleuves. Elle reprend certains textes plus anciens comme le fait qu'un fleuve international sépare ou traverse différents états (1815). Dans la convention de 1921, un fleuve est cependant soumis au régime international s'il sert à la navigation. A partir de là, deux principes s'imposent : la liberté de navigation et l'égalité de traitement.

Ces régimes conventionnels touchent les fleuves suivants : le Rhin (règlement du Rhin de mars 1954 et convention de Mannheim de 1868), le Danube (statut ouvert de 1921 et fermé de 1955, depuis lors rouvert), Escaut (accord de 1963), Meuse (convention de 1863), Moselle (convention de 1957). On trouve aussi le Congo, le Niger (acte de Berlin du 26.2.1885), le Zambèze et le Nil (accords de 1959). En Asie, seul le Mékong a le statut de fleuve international. En Amérique, seul le Saint Laurent possède ce statut (Saint Laurent Seaway Act de 1954) mais tous les fleuves disposent d'une réglementation plutôt libérale.

2) Les canaux internationaux :

Ils sont internationaux s'ils relient deux mers, sauf en l'absence de traité. Trois canaux sont en fait concernés. Ce sont :

- Suez (déclaration égyptienne du 24.4.1957) : en théorie, il existe une liberté de passage, un respect de la souveraineté de l'Egypte, une dépolitisation du canal, des droits de passage fixés entre l'Egypte et les usagers et des sommes perçues au titre de l'amélioration du canal.
- Panama (traité du 18.11.1903) : l'autorité est longtemps restée aux Etats-Unis. Ils avaient le droit de fortifier la zone du canal mais, depuis les traités du 7.9.1977, l'administration est revenue à Panama à partir de 1990 et la présence militaire américaine a cessé en 2000.
- Kiel (article 380 du traité de Versailles du 28.6.1919) : la cour permanente de justice internationale a reconnu dans son arrêt Wimbledon de 1923 le caractère international du canal de Kiel et le droit au libre passage.

III) L'air et l'espace

1) L'air :

L'espace aérien est régi par la convention de Paris du 13.10.1918 et celle de Chicago du 7.12.1944. Chaque puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. En France, le Conseil d'Etat, dans son arrêt "compagnie aérienne française" (1930) fait de l'espace aérien un bien du domaine public.

Ce statut implique cependant la liberté de passage, l'égalité de traitement (sauf liberté d'action en cas de guerre). La nationalité de l'appareil est déterminée par son immatriculation. La convention de Chicago définit plus précisément cinq libertés de l'air : le survol, le droit d'escale technique, le droit de débarquer des passagers et des marchandises, le droit d'embarquer des passagers et des marchandises vers un territoire de la nationalité de l'appareil, le droit d'embarquer des passagers et des marchandises d'un état à un autre.

La création de l'OACI (organisation internationale de l'aviation civile), institution spécialisée de l'ONU à Montréal en 1947, a permis d'unifier les règles de la navigation aérienne. Deux conventions régissent la lutte contre les pirates de l'ai (La Haye de 1970 et Montréal de 1971) et une convention régit les infractions à bord (Tokyo de 1963)

2) L'espace :

L'espace est entré dans le droit international avec le lancement du Spoutnik le 4 octobre 1957. L'ONU a voté sa première résolution sur l'espace le 14 novembre 1957. La résolution 1348 de l'assemblée générale de l'ONU du 13.12.1958 garantit l'utilisation pacifique de l'espace. L'espace a été déclaré espace librement exploitable par l'ONU le 20.11.1961 et le 13.12.1963. Un traité interdit les essais nucléaires dans l'espace (5.8.1963)

Le droit international de l'espace repose surtout sur la charte de l'espace du 27.1.1967 qui insiste sur l'exploitation pacifique de l'espace et rappelle l'interdiction de l'usage d'armes nucléaires dans l'espace (article 4.1). L'article 4 précise que la lune et les corps célestes doivent être utilisés dans un but pacifique; l'article 5, que les états doivent secours aux astronautes et doivent restituer les capsules ou les fusées aux états dont elles sont originaires.

Il faut aussi rappeler que 75% des objets lancés ont une vocation militaire.

Le droit de l'espace est marqué par l'impossibilité de l'appropriation nationale. L'espace commence au-delà de 100 km. En dessous, il s'agit de l'espace aérien.

Enfin, on peut citer le traité du 3.12.1968 sur la restitution des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique et le retour des astronautes, la convention sur les responsabilités pour les dommages causés par des objets spatiaux (29.3.1972), la convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace (14.1.1975), les accords de Genève de 1977 réglementant l'orbite géostationnaire et les accords du 18.12.1979 régissant les activités des états sur la lune et sur les autres corps célestes.